

**stec**  
**groep**



# Ladderverkenning binnendijks bedrijventerrein

Stec Groep aan Gemeente Urk

**Juriën Poulussen & Marijn Bruurs**  
**29 november 2019**

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Beoordelingskader: Ladder voor Duurzame Verstedelijking.....	6
<b>2 Bedrijfsruimte</b>	<b>7</b>
2.1 Trends en ontwikkelingen .....	7
2.2 Marktregio .....	9
2.3 Prognose ruimtevraag .....	11
2.3.1 Ontwikkelscenario's.....	11
2.3.2 Kwantitatieve raming.....	13
2.3.3 Kwalitatieve verdieping .....	15
2.4 Aanbod en behoefte .....	16
<b>3 Truckparking</b>	<b>17</b>
3.1 Trends en ontwikkelingen .....	17
3.2 Marktregio .....	17
3.3 Prognose ruimtevraag .....	18
3.4 Aanbod en behoefte .....	19
<b>4 Perifere detailhandel</b>	<b>20</b>
4.1 Trends en ontwikkelingen .....	20
4.2 Marktregio .....	20
4.3 Ruimtevraag, aanbod en behoefte .....	21
<b>Bijlage - Cijfers</b>	<b>23</b>

# Samenvatting

De gemeente Urk werkt aan een bestemmingsplan voor een nieuw binnendijsk bedrijventerrein. Ter bepaling van het definitieve programma voor het bedrijventerrein, vraagt de gemeente inzicht in de mogelijkheden die er binnen de kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking zijn. In deze verkenning is daarvoor een onderbouwde inschatting gegeven.

## Urk snelgroeiende gemeente en op dit moment al een ruimtetekort

Buiten de Ladder, blijkt uit een eerste verkenning blijkt dat Urk een ontwikkeling doormaakt die bovengemiddeld is ten opzichte van haar omgeving en de rest van Nederland. Over de laatste jaren is er sprake geweest van een bovengemiddelde werkgelegenheids groei en bevolkings groei, en de werkloosheid is er lager dan gemiddeld.

**Tabel 1: Ontwikkelingen op Urk in vergelijking met Flevoland en Nederland**

	Werkgelegenheid (2014-2018)	Werkloosheid (2019)	Bevolking (2014-2018)
Urk	+22%	0,7%	+15%
Flevoland	+8%	3,6%	+16%
Nederland	+5%	3,2%	+6%

Ook uit niet-meetbare factoren komt de unieke economische situatie op Urk naar voren. We constateren dat veel bedrijven ge- of verbonden zijn de lokale gemeenschap en dat bedrijven onderling veel handel drijven. Met name rond visserij- en maritieme clusters is er veelal sprake van fysieke clustervorming. Rond de kern van de clusters (visserij, scheepvaart) heeft zich op Urk een cluster gevestigd van verwerking, logistiek, handel en kennisontwikkeling. Deze historie heeft ertoe geleid dat er lokaal veel specifieke kennis aanwezig is; een sterk *asset* in deze periode van globale concurrentie en schaarste op de arbeidsmarkt.

Op dit moment waait de economische wind de goede kant op. Al enkele jaren is er sprake van een ruimtetekort om grootschalige bedrijven te huisvesten of uit te laten breiden<sup>1</sup> en ook voor kleinere partijen wordt de situatie op dit moment nijpend. De effecten tekenen zich af op de bestaande bedrijventerreinen. De leegstand is er laag, mede omdat veel vrijkomende panden worden opgekocht voor uitbreiding van bestaande bedrijven. Ook wordt de openbare ruimte gebruikt voor opslag en parkeren, waar dat initieel nooit de bedoeling is geweest. Met andere woorden, het bedrijventerrein wordt 'overintensief' gebruikt. Voor nieuwbouw van bedrijfsruimte beschikt de gemeente niet voor niets ook al over >30 hectare aan leads<sup>2</sup>.

## Markregio binnendijsk bedrijventerrein: primair gemeente Urk

De markregio van de ontwikkeling is het 'zoekgebied' waarbinnen voor de Ladder vraag en aanbod tegen elkaar af moeten worden gewogen. Voor alle functies verwachten we dat die primair de gemeente Urk omvat, met uitzondering van perifere detailhandel. Daarvoor vinden we het aannemelijk dat in ieder geval ook de eventuele effecten in de Noordoostpolder meegewogen moeten worden.

## Behoeftte: 26 tot 59 hectare (tot en met 2040)

Voor drie verschillende functies is een taxatie gemaakt van de behoeftte – gedefinieerd als vraag minus het harde planaanbod – tot en met 2040, grofweg de plantermijn wanneer het bestemmingsplan in 2020 in procedure gaat. De totale getaxeerde behoeftte voor het binnendijsk bedrijventerrein in deze periode bedraagt 26 tot 60 hectare, opgebouwd uit 24 tot 56 hectare bedrijfsruimte, 2 tot 3 hectare voor een truckparking (inclusief voorzieningen), en geen behoeftte voor perifere detailhandel.

<sup>1</sup> Zie ook: Visie Werklocaties Noordelijk Flevoland

<sup>2</sup> Peildatum: november 2019

Opvallend is dat de behoefte vrijwel dezelfde omvang heeft als de vraag; er is op dit moment dus vrijwel geen planaanbod voor allerhande bedrijvigheid beschikbaar. Het enige aanbod omvat het gebied Schokkerhoek, waar enkele hectare grond beschikbaar is voor kleinere, lichtere bedrijven in milieucategorie 1 en 2, en (onder andere) perifere detailhandel. De toekomstige ruimtevraag komt voor een belangrijk deel (60-65%) ook uit de industrie en logistiek, beide overigens met name visserij- en maritiem gerelateerd, verwachten we op basis van onze analyses.

### **De bovenkant van de bandbreedte (42 tot 59 hectare) lijkt ons een reëel uitgangspunt**

De geraamde bandbreedte is overigens vrij ruim, constateren we. Het lage scenario is voornamelijk gebaseerd op een periode waarin het economisch tegenzit, wereldhandelsbeperkingen en leads om diverse redenen niet landen. Het hoge scenario gaat uit van economische voorspoed, vrije wereldhandel en geen beperkingen voor sectoren om te groeien – de MSNF is bijvoorbeeld een voorwaarde voor het halen van het hoge scenario.

We verwachten dat de bovenkant van de bandbreedte (42 tot 59 hectare) een reëel uitgangspunt vormt voor de ontwikkeling. Daarbij baseren we ons op het huidige 'overintensieve' gebruik van het Urker bedrijventerrein, de beperkte mogelijkheid voor bedrijven om zich elders in de marktregio te vestigen en de huidige lijst van geregistreerde leads en ondernemersenquête van de gemeente Urk. Het aantal bedrijven met een acuut ruimtegebrek op locatie (en die bijvoorbeeld de openbare ruimte als opslagplaats gebruiken) en het aantal bedrijven dat verwacht te groeien is van dien omvang (> 30 hectare) dat het lage scenario voor de gehele planperiode een te pessimistisch beeld lijkt te geven.

### **Knoppen om aan te draaien: wat geeft perspectief op het onderbouwen van een grotere omvang**

Er is een verschil tussen Ladderbehoefte en datgene wat potentieel verkocht kan worden. Bij de Ladder wordt rekening gehouden met bestaand planaanbod en het effect op bestaande locaties, bijvoorbeeld leegstand. In taxatie van de Ladderbehoefte gaan we ook niet uit van ontwikkelingen die richting de toekomst nog te onzeker zijn, bijvoorbeeld verdergaande clusterontwikkeling en daardoor het aantrekken van onderzoeks- en kennisinstellingen of experience centers die daarbij passen.

Verskillende ontwikkelingen kunnen naar ons inzicht de komende jaren een positieve invloed hebben op de te onderbouwen Ladderbehoefte. We noemen er drie met name:

- Het bedrijventerrein wordt bovengemiddeld ruimte-extensief ontwikkeld en op private kavels wordt bijvoorbeeld verplicht ruimte gereserveerd voor waterberging en vergroening;
- Verdergaande clusterontwikkeling en daardoor het aantrekken van onderzoeks- en kennisinstellingen of experience centers die daarbij passen, bijvoorbeeld als gevolg van de (door)ontwikkeling van de MSNF;
- Het vestigen van een buitengewoon grote, niet in langjarige scenario's te voorspellen partij.

Tegelijkertijd zijn er ook een aantal aspecten die een negatieve invloed kunnen hebben op de te onderbouwen behoefte van het binnendijkse bedrijventerrein. Zo moet de economische ontwikkeling niet tegenzitten en moeten er geen grote beperkingen worden opgeworpen in de wereldhandel voor met name het visserij- en maritieme cluster. De prognose kijkt over de conjunctuurgolven heen – en gaat dus uit van periodes hoogconjunctuur afgewisseld met periodes laagconjunctuur – maar langdurige laagconjunctuur of structurele beperkingen voor specifieke sectoren kunnen betekenen dat te verwachten ruimtebehoefte krimpt. Het is aan te raden de ontwikkelingen goed te blijven monitoren.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Urk is voornemens om een nieuw binnendijks bedrijventerrein te ontwikkelen. Het nieuwe bedrijventerrein krijgt een omvang van circa 100 hectare bruto en 75 hectare netto. Het wordt een thematisch bedrijventerrein dat wordt ontwikkeld voor groei van bedrijven op Urk, het versterken van de concurrentiepositie van het aanwezige cluster en ruimte biedt aan de mogelijke spin-off van de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Het betreft het visserij- en maritieme cluster en het binnendijkse bedrijventerrein moet in het hart van het cluster worden ontwikkeld, op een goed ontsloten op de grens tussen twee gemeenten. Het binnendijkse bedrijventerrein moet gaan dienen als centrale locatie waar de *supply chain* van het visserij- en maritieme cluster zich organiseert.

De gemeente werkt aan een bestemmingsplan en voorziet uiteindelijk een bedrijventerrein voor bedrijvigheid tot hoogstens milieucategorie 4.2, waarvan in beperkte mate kantoren, perifere detailhandel en een truckparkeerplaats met bijbehorende voorzieningen. Daarnaast worden bedrijven in een hoge milieucategorie (tot en met 5.3) toegestaan, mits deze behoren tot de maritieme sector of het visserij cluster. Het moet in ieder geval een terrein zijn waar gelijksoortige bedrijven zich kunnen clusteren. De clustering beoogt meer efficiëntie, een betere afstemming tussen vraag en aanbod, een betere logistiek en volop ruimte voor kennisuitwisseling en innovatie. Daarmee kunnen bedrijven uit de clusters concurrerend blijven, is het doel.

In deze fase van het bestemmingsplan koppelt u het bepalen van het definitieve programma aan de mogelijkheden die er binnen de kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking zijn. Met andere woorden, de Ladder is het kader voor uw definitieve programma. In deze verkenning gaan we in op de mogelijkheden voor verschillende functies.

Aspect	Toelichting
	
Ligging en omvang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het plangebied ligt ten zuiden van de N352 en het bestaande bedrijventerrein Zwolsehoek;</li> <li>• In het oosten wordt het plangebied begrensd door de Zuidermeerweg en in het westen door de Zuidermeerdijk;</li> <li>• In de noordwestelijke hoek van het plangebied is de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) gepland (foto rechts);</li> <li>• Het plangebied heeft een omvang van 100 hectare bruto en circa 75 circa netto.</li> </ul>
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het plangebied wordt direct ontsloten via de N352;</li> <li>• Via de N352 is de A6 binnen 5 minuten te bereiken;</li> <li>• Veerdienst tussen Enkhuizen (Noord-Holland) en Urk;</li> <li>• Treinstations in Dronten en Lelystad zijn dichtstbijzijnde NS-stations</li> </ul>
Profiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisch bedrijventerrein voor visserij- en maritieme cluster</li> <li>• Daarnaast ook ruimte voor het lokale bedrijfsleven van Urk</li> <li>• Dit lokale bedrijfsleven bestaat uit diverse bedrijvigheid opererend in verschillende sectoren.</li> <li>• De grootste sector is de industrie, gevolgd door de logistiek en groothandel.</li> </ul>

## 1.2 Beoordelingskader: Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking [Ladder] is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk en sinds oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening [Bro]. De verantwoordelijke overheden moeten nut en noodzaak van iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling motiveren aan de hand van de Ladder. De Ladder is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro. Per 1 juli 2017 luidt de wetstekst als volgt:

*“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”*

De begrippen ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ en ‘bestaand stedelijk gebied’ worden volgens de Ladderhandreiking van het Rijk en actuele jurisprudentie als volgt gedefinieerd.

Een ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt in artikel 1.1.1 onder i van het Bro gedefinieerd als een *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen”*. Uit jurisprudentie blijkt dat de vraag wanneer er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ door de afdeling casuïstisch wordt beantwoord. De belangrijkste hoofdlijnen daarin zijn dat:

- wanneer alleen sprake is van planologische functiewijziging, er in beginsel geen sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkeling, tenzij het een functiewijziging van zodanige aard en omvang betreft; en
- de Afdeling al bij een geringe toename van omvang oordeelt dat er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. In beginsel kan hiervoor een ondergrens van 400 m<sup>2</sup> worden aangehouden.

Een ‘bestaand stedelijk gebied’ wordt in artikel 1.1.1 onder h van het Bro gedefinieerd als een *“bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*.

### **Uitgangspunt: Port of Urk is een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’**

De gronden voor het binnendijkse bedrijventerrein hebben momenteel nog een agrarische bestemming, opgenomen in de ‘Beheersverordening Landelijk gebied’. Volgens de jurisprudentie vormen de gronden waarop een agrarische bestemming rust, en die overeenkomstig die bestemming worden gebruikt, geen onderdeel van bestaand stedelijk gebied. Het nieuwe bestemmingsplan voor het binnendijkse bedrijventerrein maakt meer bebouwing mogelijk dan er op grond van het vigerende planologische regime kan worden gerealiseerd. We gaan er dan ook vanuit dat er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Daarmee is straks voor het onherroepelijk maken van het bestemmingsplan een motivering aan de hand van de Ladder vereist. Voor dit marktonderzoek zal de methodiek van de Ladder gevolgd worden.

# 2 Bedrijfsruimte

## CONCLUSIE

- De marktregio voor het binnendijsk bedrijventerrein omvat primair de gemeente Urk;
- We ramen 24,2 – 56,4 hectare ruimtebehoefte tot en met 2040;
- Dit getal is gecorrigeerd voor de lage leegstand en het ‘overintensieve’ gebruik dat op dit moment op het bedrijventerrein terug te vinden is;
- We schatten de bovenkant van de bandbreedte (40 tot 56 ha) als een realistisch uitgangspunt in.
- Er is geen kwalitatief vergelijkbaar aanbod beschikbaar in de marktregio; vraag en behoefte zijn in dit geval dan ook hetzelfde.

In dit hoofdstuk zetten we de analyse voor de behoefte aan bedrijfsruimte uiteen. Daarvoor lopen we één voor één de stappen van de Ladder door: we maken een taxatie van de marktregio van het binnendijsk bedrijventerrein, bepalen de vraag, kwalificeren het reeds beschikbare aanbod en de bestaande voorraad, en trekken conclusies over de behoefte. Ondersteunend gaan we in op de trends en ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan ruimtelijke groei en krimp. Ook plaatsen we de uitkomsten van de analyse in het perspectief van de eerder uitgevoerde marktverkenning en de huidige lijst met leads waarover de gemeente beschikt.

## 2.1 Trends en ontwikkelingen

Verschillende trends en ontwikkelingen binnen bedrijven en bedrijfsprocessen hebben de komende jaren invloed op de ruimtebehoefte van bedrijven. Belangrijkste landelijke ontwikkeling: bedrijven groeien veelal op een andere manier dan slechts ruimtelijk. Waar een bedrijf in de ‘oude economie’ moest verdubbelen in omvang om een dubbele productie te kunnen draaien, werkt zij in de ‘nieuwe economie’ met gedigitaliseerde processen. Daarnaast verandert de aard van veel bedrijven als gevolg van de verduurzamingsopgave en veranderingen in hun supply chain waar zij voorstaan. Zo gaan de activiteiten verwerking, logistiek en opslag een belangrijke rol spelen in de circulaire economie, en vraagt de logistieke behoefte van consumenten om meer kleinschalige distributiecentra aan de rand van steden als aanvulling op XXL-logistiek. Het gevolg is dat de behoefte van bedrijven verandert de komende jaren meer kwalitatief dan kwantitatief, omdat bedrijven door veranderende interne processen andere eisen gaan stellen aan hun omgeving en vastgoed.

Hieronder schetsen we beknopt de belangrijkste marktontwikkelingen die een voorname invloed hebben op de ruimtevraag voor het binnendijsk bedrijventerrein. De tabellen zijn onderverdeeld naar de twee belangrijkste clusters voor het binnendijsk bedrijventerrein: de visserij- en maritieme clusters. Vervolgens schetsen we ook de brede trends en ruimtelijke gevolgen hiervan voor de gehele economie. Deze trends en ontwikkeling zijn – waar mogelijk – gerangschikt van meer internationale naar meer nationale trends en doorgerekend in de analyse van de ruimtevraag. We baseren ons op diverse recente onderzoeken<sup>3</sup>.

De resultaten van de trendanalyse zijn meegenomen in de prognose van de ruimtebehoefte. Bovenal ondersteunen de trends de keuze van de gemeente om de bestaande clusters van uitbreidingsruimte te voorzien en in te zetten op doorontwikkeling van deze clusters, met als doel de concurrentiepositie van Urk te verstevigen.

<sup>3</sup> Op basis van verschillende onderzoeken Stec Groep (industrieonderzoek en onderzoek Logistiek in Beeld). Zie voor de resultaten <http://stec.nl/logistiek-verplaatsingsdynamiek-blijft-groot/> of whitepapers *Circulaire Economie* of *Next Economy*.

**Tabel 2: Ruimtelijke gevolgen trends en ontwikkelingen visserijcluster**

Trend	Ruimtelijke gevolgen
Stijgende visconsumptie en belangrijker voorraadfunctie: WUR stelt dat wereldwijd de visconsumptie per hoofd gaat stijgen en dat er steeds meer vanuit voorraad geleverd moet worden.	Visserijcluster wordt nog meer afhankelijk van een goede logistieke propositie en voldoende opslagcapaciteit. Dit betekent meer vraag naar m <sup>2</sup> logistieke- en magazijnruimte (koel- en vries).
Brexit en andere onzekerheden zorgen voor window of opportunity: macro-economische ontwikkelingen dwingen het cluster om te investeren en concurrerend te blijven	Integratie en consolidatie t.b.v. meer marktkracht, grip op onzekerheid inzake aanvoer en afzet, kostenbeheersing en transparantie. Dit betekent meer m <sup>2</sup> per bedrijf, maar ook meer kwalitatieve eisen voor een kavel/pand.
Complexere maatschappelijke opgaven nopen tot samenwerking zodat kostenoverwegingen en kennismanco's van één partij overbrugd kunnen worden.	Groeiende behoefte aan industriële clustering om innovatie en samenwerking in de keten vorm te geven door de aanwezigheid van collectieve voorzieningen. Dit betekent meer m <sup>2</sup> voor faciliteiten, maar vooral meer kwalitatieve eisen.
Kabinetsvisie op duurzame visserij. Actieplan toekomstbestendig visserijbeheer IJsselmeergebied waarin draagkracht van het watersysteem IJsselmeer-Markermeer-IJmeer gewaarborgd moet blijven.	Herstructurering van de visserij om te komen bedrijfsvoering die past bij een duurzame visserij. Dit maakt samenwerking in de keten, maar ook daarbuiten met bijv. kennispartners belangrijker. Dit vergroot de behoefte aan clustering.

**Tabel 3: Ruimtelijke gevolgen trends en ontwikkelingen maritieme cluster**

Trend	Ruimtelijke gevolgen
Binnen de maritieme sector doet de binnenvaart, visserij en kleine zeegaande schepen het goed. Orders zijn licht gestegen en vooral onderhoud en reparatie zijn belangrijke pijlers.	Relevante deelsegment voor Urk laat lichte groei zien. Ook op Urk is onderhoud en reparatie een belangrijke pijler. Dit betekent dus met name meer behoefte aan m <sup>2</sup> voor o.a. werven, maar ook voor leveranciers, etc.
Ballast Water Treatment: in 2024 moeten alle schepen beschikken over een installatie die het ballastwater behandelt voordat het geloosd wordt. Vereist flinke investering per schip wat bij oude schepen voor versnelde sloop/vervanging zorgt.	Meer werk voor het maritieme cluster waardoor deze kan groeien en een grotere ruimtebehoefte ontstaat. Meer m <sup>2</sup> voor o.a. werven, maar ook voor leveranciers, etc.
Innovatie om als maritieme sector in Nederland concurrerend te blijven. Schepen bouwen is relatief duur in Nederland en daarom moet de sector zich op innovaties onderscheiden.	Groeiende behoefte aan kwalitatief hoogwaardige bedrijfsruimte waarin met de nieuwste technieken gewerkt kan worden.
Maritiem Nederland rapporteerd over schaalvergroting waardoor schepen grotere vrachtvolumes krijgen, maar ook diepere wateren nodig hebben. Tegelijk komt er meer capaciteit van zeer grote schepen. Dit biedt kansen voor kleinere schepen (feeders) die minder grote havens bedienen.	Diepe wateren bij de Maritieme Service Haven Flevoland bieden perspectief binnen de huidige marktontwikkelingen. Dit betekent meer vraag naar leveranciers, reparatie en anders gelieerde bedrijvigheid. Deze zullen meer ruimte nodig hebben.



**Tabel 4: Ruimtelijke gevolgen trends en ontwikkelingen bedrijsruimte**

Trend	Ruimtelijke gevolgen
Circulaire economie: meer aandacht voor hergebruik en waardebehoud.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer vraag naar fysieke- en milieuruimte;</li> <li>• Grotere behoefte aan clustering van gelijksoortige bedrijsven;</li> <li>• Grotere behoefte aan centrale, goed bereikbare locaties.</li> </ul>
Smart Industry: meer aandacht voor efficiënte en slimme bedrijsprocessen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer vraag naar faciliteiten zoals glasvezel en testlocaties;</li> <li>• Meer aandacht voor efficiënter ruimtegebruik door gedeelde faciliteiten;</li> <li>• Meer behoefte aan clustering ter bevordering van samenwerking en innovaties.</li> </ul>
Robotisering: om toegevoegde waarde productieproces te blijven vergroten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrie en logistiek hebben naar verwachting meer ruimte nodig;</li> <li>• Slechts 9% van de bedrijsven verwacht minder ruimte nodig te hebben</li> <li>• Deel bedrijsven wordt honkvaster door dure investeringen;</li> </ul>
Open innovatie: meer aandacht voor samenwerking om innovatie te versnellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoefte aan gemengde locaties om samenwerking tussen bedrijsven, kennis- en onderzoekinstellingen te bevorderen;</li> <li>• Meer behoefte aan fysieke clustering in een campusomgeving voor synergie en symbiose.</li> </ul>
Smart Logistics: meer aandacht voor slimmere en efficiëntere logistiek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer vraag naar faciliteiten zoals glasvezel en multimodaliteit;</li> <li>• Enerzijds behoefte aan XXL-kavels, anderzijds kleinschalige distributiecentra;</li> <li>• Grotere kansen voor gebieden in de eerste schil om stedelijke gebieden.</li> </ul>
Bereikbaarheid: wordt steeds belangrijker verstillingsvoorwaarde.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede ontsluiting belangrijke factor voor het verstillingsklimaat;</li> <li>• Zowel ontsluiting via weg, water als openbaar vervoer;</li> <li>• Bereikbaarheid middels openbaar vervoer ook belangrijk voor de arbeidsmarkt</li> </ul>

## 2.2 Marktregio

De marktregio van de ontwikkeling is het ‘zoekgebied’ waarbinnen vraag en aanbod tegen elkaar af moeten worden gewogen. Daarvoor kijken we naar het verzorgingsgebied van de voorgenomen ontwikkeling: uit welke regio komen bedrijsven die zich op het bedrijsventerrein gaan verstillen, en welke alternatieve locaties wegen zij binnen dit zoekgebied af? Dit overigens niet te verwarren met de afnemersoriëntatie van bedrijsven; een bedrijsven kan wereldwijd opereren en toch een lokale of regionale ruimtelijke focus hebben. Voor het bepalen van de marktregio is aard en omvang van de doelgroep van het bedrijsventerrein leidend.

We taxeren dat de marktregio voor het binnendijske bedrijsventerreinen primair de gemeente Urk omvat. Hieronder lichten we dat toe.

### 85% van de bedrijsverhuizingen sinds 2011 vindt binnen de gemeentegrenzen plaats

Uit een analyse van de historische verhuisdynamiek blijkt dat het gros van de bedrijsven dat zich op Urk verstillt ook uit de eigen gemeente afkomstig is. Vanaf 2011 hebben er 92 geregistreeerde verplaatsingen plaatsgevonden van bedrijsven met 2 of meer werknemers, waarbij in totaal 1.150 banen gemoeid gingen. Daarvan zijn 80 bedrijsven met ruim 750 verplaatsingen binnen de eigen gemeentegrenzen plaatsgevonden. Dat is ongeveer 85% van het totaal.

De bedrijsven die zich in deze periode van buiten Urk in de gemeente hebben gevestigd hebben een uiteenlopende achtergrond; er is geen trendlijn of eenduidig verband met één of meerdere andere gemeenten zichtbaar. Het gaat in enkele gevallen om bedrijsven die afkomstig zijn uit de dorpen net buiten Urk, maar ook om bedrijsven die van verder komen en Urk uitkiezen vanwege de sterke visserij- en maritieme clusters die zich in de gemeente hebben gevormd. Het gaat voor dergelijke bedrijsven niet zozeer om de keuze tussen bijvoorbeeld Urk of Emmeloord, schatten we in, maar eerder tussen Urk of één van de andere clusterlocaties in Nederland of Noordwest-Europa.

### 90% van de verhuisbewegingen naar Zwolsehoek (incl. Lemster- en Kamperhoek) afkomstig van Urk

Als we de verhuisbewegingen verder specificeren naar bedrijventerreinen, komt de lokale gebondenheid van Urker bedrijven en het lokale verzorgingsgebied van de Urker bedrijventerreinen nog sterker uit de cijfers naar voren. Bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Lemsterhoek, Kamperhoek en Zwolsehoek was ongeveer 90% van de vestigende bedrijven afkomstig van Urk.

Uit bovenstaande maken we op dat de bedrijfsruimtemarkt voor het belangrijkste deel een lokale markt is. De resultaten zijn in overigens in lijn met ouder onderzoek<sup>4</sup>, waaruit blijkt dat circa 90 tot 95% van de bedrijfsverplaatsingen op bedrijventerreinen binnen de COROP-regio plaatsvindt. Slechts 5% van alle bedrijven is bereid om over de gemeentegrens te verhuizen en zo'n 75% van de bedrijven verhuist binnen een straal van 5 kilometer rondom de bestaande vestiging.

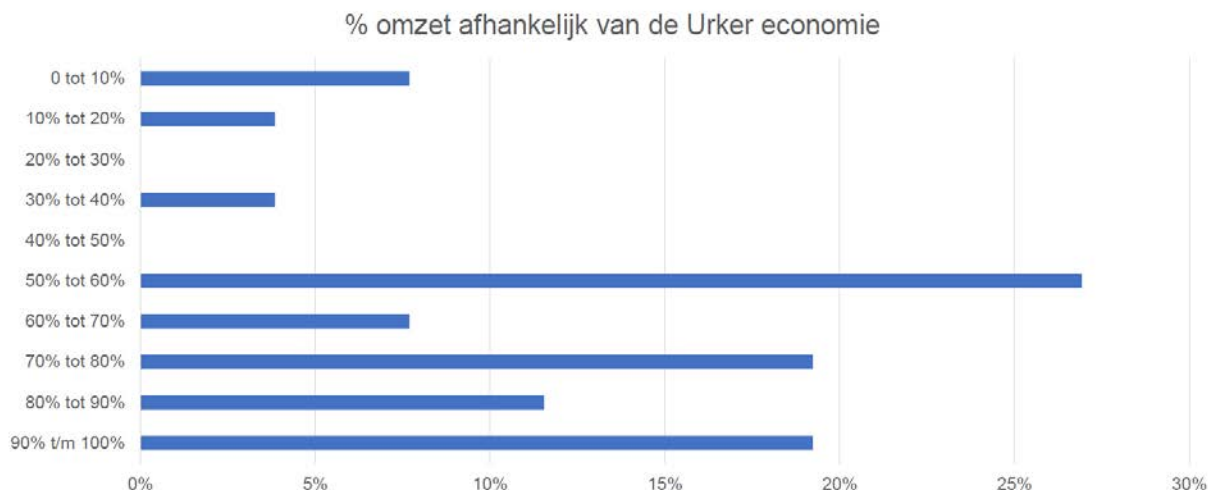
### Merendeel van de banen op Urk wordt door Urkers ingevuld

In navolging van het voorgaande hebben we ook de woon- en werkregio's van de werknemers in de gemeente Urk geanalyseerd. Een groot deel van de banen op Urk (79%) wordt ingevuld door inwoners uit de eigen gemeente. De woon-werkafstanden zijn dan ook kort. Andersom zien we dat ongeveer tweederde (66%) in de eigen gemeente werkt.

### De lokale binding van de doelgroep wordt bevestigd in de recente ondernemersenquête

Recent heeft de gemeente ook een ondernemersenquête uitgevoerd om de interesse voor het binnendijks bedrijventerrein te peilen. Hoewel een dergelijke enquête naar ons inzicht op zichzelf niet voldoende onderbouwing is binnen de Ladder-kaders, geeft het wel een illustratief inzicht in de beweegredenen van de doelgroep. Uit deze enquête blijkt onder andere de lokale binding van de bedrijven, zie figuur 1 en 2.

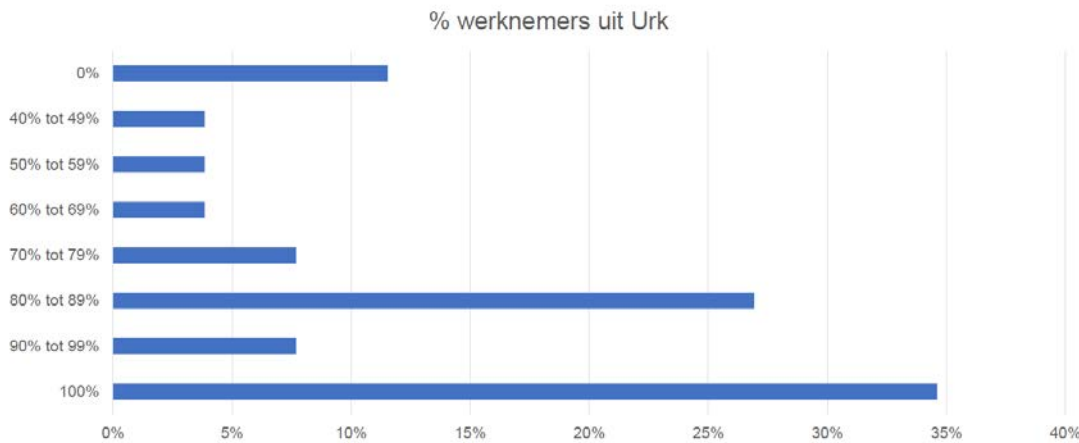
**Figuur 1: Antwoorden op vraag 'hoeveel % van uw omzet is afhankelijk van de Urker economie?'**



Bron: Ondernemersenquête gemeente Urk (peildatum oktober 2019)

<sup>4</sup> Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, Ruimtelijk Planbureau, 2007 (NAi Uitgevers Rotterdam). <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2013/33/bedrijven-verhuizen-vooral-binnen-eigen-gemeente>; CBS, 2013.

**Figuur 2: Antwoorden op vraag 'hoeveel % van uw werknemers is afkomstig is van Urk?'**



Bron: Ondernemersenquête gemeente Urk (peildatum oktober 2019)

## 2.3 Prognose ruimtevraag

### 2.3.1 Ontwikkelscenario's

De basis voor onze raming is de langjarige economische groeiscenario's van het CPB en PBL uit 2015; de gebruikelijke toekomstscenario's voor het opstellen van beleid. De groeiscenario's zijn opgesteld op COROP-regionaal niveau. In dit geval gebruiken we daarom de groeicijfers voor de COROP-regio Flevoland als basis. We berekenen de ruimtevraag uiteindelijk over een periode van 20 jaar, tot en met 2040; de periode van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.

#### Twee economische ontwikkelscenario's op basis van drie parameters

Voor de raming hebben we gebruik gemaakt van de gebruikelijke BLM-methodiek, die zich baseert op de ontwikkeling van drie parameters: ontwikkeling van werkgelegenheid per sector, ontwikkeling van de locatietypevoorkeur per sector en ontwikkeling van de terreinquotiënt per sector. De locatietypevoorkeur betreft het aandeel banen uit een sector dat op een bedrijventerrein gevestigd is en de terreinquotiënt betreft het gemiddeld aantal vierkante meters per baan op een bedrijventerrein.

**Figuur 3: Conceptuele weergave van de BLM-methodiek**



Voor de ontwikkeling van parameters hebben we onderscheid gemaakt in twee ontwikkelscenario's: een hoog en laag scenario. Voor beide hoofdsenario's worden in het 'Cahier macro-economie' de basisaannames en onzekerheden uiteengezet. Het zijn twee uiterste scenario's voor de ontwikkeling van Nederland, waarbij technologische ontwikkeling en mondiale handel de grootste onzekerheden zijn voor de groei van de productiviteit en toegevoegde waarde. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de scenario's verwijzen we naar het basisrapport 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's'.

Het belangrijkste verschil tussen beide scenario's is dat het hoge ontwikkelscenario uitgaat van economische voorspoed. Dit betekent dat de economie en internationale handel bovengemiddeld groeien, de huidige concurrentiepositie behouden blijft en dat er een snelle ontwikkeling van technologie plaatsvindt. Voornamelijk gaat het hoge scenario ervan uit dat sectoren kunnen groeien zoals zij blijven en

dat daar geschikte ruimte voor is. Als de markt erom vraagt dat scheepsbouwers en -reparateurs grotere en langere schepen moeten kunnen bedienen, rekent het hoge scenario erop dat er geen ruimtelijke belemmeringen hiervoor aangevoerd worden. Een ontwikkeling als de MSNF, die ontstaan is uit een dergelijke sectorale ontwikkeling, is dan ook voorwaardelijk voor het behalen van het hoge scenario.

**Tabel 5: Basisaannames referentiescenario's relevant voor ontwikkeling binnendijsk bedrijventerrein**

Onzekerheid	Scenario Hoog	Scenario Laag
Economie	Sterkere groei wereldeconomie en internationale handel. Behoud concurrentiepositie. Sterkere groei arbeidsproductiviteit. Grotere dienstensector	Beperkte groei wereldeconomie en internationale handel. Behoud concurrentiepositie. Gematigde groei arbeidsproductiviteit. Kleinere dienstensector
Technologie	Snellere ontwikkeling	Tragere ontwikkeling
Energieprijzen	Laag	Hoog
Consumentengedrag	Geen fundamentele gedragsverandering	Geen fundamentele gedragsverandering

Bron: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's (CPB/PBL, 2015, p. 23).

### Aanpassingen voor de lokale en unieke context van Urk

In de behoeftebepaling spitsen we deze cijfers zoveel als mogelijk, voor zover ons dat te onderbouwen lijkt, toe naar de Urker situatie. Er is een aantal correcties toegepast op de (vooral) regionaal georiënteerde cijfers van de langjarige economische groeiscenario's van het CPB en PBL. Deze correcties hebben met name invloed op twee van de drie parameters, te weten: locatietypevoorkeur en de terreinquotiënt.

- **Werkgelegenheid**

Allereerst hebben we de bekeken of de ontwikkelscenario's een realistische inschatting maken van de werkgelegenheidsontwikkeling. Hiertoe hebben we een vergelijk gemaakt tussen de geprognosticeerde werkgelegenheidsontwikkeling en de daadwerkelijk gerealiseerde werkgelegenheidsontwikkeling van de laatste jaren. Hieruit blijkt dat de werkgelegenheid, inclusief uitzendkrachten, in het huidige jaar (2019) ongeveer 1,5% hoger ligt dan gemiddeld in het scenario tot 2030 is voorspeld. Die ontwikkeling strookt met het landelijke beeld en past bij de recente jaren van economische hoogconjunctuur. De groeiscenario's van het CPB en PBL kijken juist door de conjunctuurgolven heen. We zien daarom geen aanleiding om de prognose voor de werkgelegenheid te corrigeren.

- **Locatietypevoorkeur**

Daarnaast hebben we bekeken of er aanleiding is om de locatietypevoorkeur van bedrijven te wijzigen. We constateren daarbij dat er voor bedrijven nauwelijks uitbreidingsmogelijkheden zijn op andere plekken dan op het binnendijsk bedrijventerrein. Uitzonderingen zijn ontwikkelingen binnen de grenzen van bestaande kavels, binnen de muren van bestaande panden en in de Zeeheldenwijk. We verwachten dan ook dat het gros van de groei op het binnendijsk bedrijventerrein plaatsvindt. Daarom laten we de locatietypevoorkeur – het aandeel banen uit een sector dat op een bedrijventerrein gevestigd is – in onze rekenaarscenario's toenemen.

- **Terreinquotiënt**

Tot slot zien we aanleiding om met een bovengemiddelde toename van de terreinquotiënt te rekenen. Deze stijging valt voor een deel toe aan trends en ontwikkelingen – in de industriële en logistieke sectoren neemt met name door robotisering, automatisering en ICT het ruimtegebruik per werknemer toe. Voor Urk specifiek verwachten we daarnaast een stijging omdat de bestaande plekken 'overintensief' gebruikt worden. Veel bedrijven hebben een acuut ruimtegebrek op locatie (en gebruiken bijvoorbeeld de openbare ruimte als opslagplaats). Het nieuwe bedrijventerrein zal daarom naar verwachting een stuk ruimte-extensiever gebruikt worden – bedrijven bouwen naar een normale, efficiënte huisvesting. Ter vergelijk, we rekenen in ons hoogste scenario met een toename van de terreinquotiënt van circa 20%; in recente prognoses voor onder meer de provincies Noord-Brabant en

Overijssel wordt een groei van maximaal 10 tot (bij uitzondering, voor specifieke sectoren) 15% aangehouden.

### 2.3.2 Kwantitatieve raming

#### Behoefteraming: 24 tot 56 hectare behoefte

Als basis voor de berekening maken we gebruik van de ontwikkelscenario's van het CPB en PBL, maar kijken we ook naar de lokale markt op Urk. Bijvoorbeeld naar het ruimtegebruik per werknemer dat een bedrijf op Urk precies vraagt. Op die manier onderscheiden we de kerncijfers voor vislogistiek bijvoorbeeld van de algemene kengetallen voor de logistieke sector. Daarnaast houden we rekening met een extensievere vorm van ruimtegebruik op het nieuwe bedrijventerrein (t.o.v. het bestaande bedrijventerrein), omdat op de bestaande bedrijventerrein de ruimte op dit moment 'overintensief' gebruikt wordt. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in opslag van goederen en parkeren in de openbare ruimte, terwijl dat eigenlijk contrair is aan het beleid.

Daarnaast rekenen we in de raming met een toenemende leegstand. We constateren dat het bestaande bedrijventerrein op dit moment vrijwel geen (0%) leegstand kent, en dat daarmee de leegstand onder het gezonde frictieniveau van om en nabij 5%. Frictieleegstand wordt over het algemeen als wenselijke leegstand gezien om verhuisdynamiek te behouden, schuif- en groei ruimte te behouden voor bestaande bedrijven en de huurprijzen marktconform te houden. Frictieleegstand werkt dan ook niet marktverstrend. In de raming rekenen we dan ook met een toenemende leegstand - tot frictieniveau, welteverstaan - ten opzichte van de huidige situatie. Op deze manier komen we tot een minimale ruimtebehoefte van 24,2 ha en maximaal 56,4 ha tot 2040 vanuit bedrijven op Urk. De gehanteerde cijfers voor deze prognose vindt u in de bijlage van dit rapport.

**Tabel 6: Totale ruimtebehoefte t/m 2040 per ontwikkelscenario's**

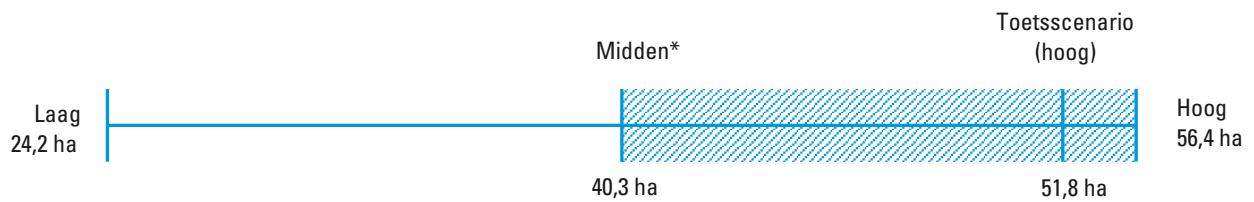
Ontwikkelscenario	Ruimtebehoefte t/m 2040 bij een leegstandspercentage van 0%	Ruimtebehoefte t/m 2040 bij een leegstandspercentage van 5%
Laag	23,0 ha	24,2 ha
Hoog	53,7 ha	56,4 ha

#### De bovenkant van de bandbreedte (40 tot 56 hectare) lijkt ons een reëel uitgangspunt

De geraamde bandbreedte is overigens vrij ruim, constateren we. Het lage scenario is voornamelijk gebaseerd op een periode waarin het economisch tegenzit, wereldhandelsbeperkingen en leads om diverse redenen niet landen. Het hoge scenario gaat uit van economische voorspoed, vrije wereldhandel en geen beperkingen voor sectoren om te groeien – de MSNF is bijvoorbeeld een voorwaarde voor het halen van het hoge scenario.

We verwachten dat de bovenkant van de bandbreedte (42 tot 59 hectare) een reëel uitgangspunt vormt voor de ontwikkeling. Daarbij baseren we ons op het huidige 'overintensieve' gebruik van het Urker bedrijventerrein, de beperkte mogelijkheid voor bedrijven om zich elders in de marktregio te vestigen en de huidige lijst van geregistreerde leads en ondernemersenquête van de gemeente Urk. Het aantal bedrijven met een acuut ruimtegebrek op locatie (en die bijvoorbeeld de openbare ruimte als opslagplaats gebruiken) en het aantal bedrijven dat verwacht te groeien is van dien omvang (> 30 hectare) dat het lage scenario voor de gehele planperiode een te pessimistisch beeld lijkt te geven.

In het onderstaande figuur hebben we de bandbreedte grafisch weergegeven. Daarin is ook een controlescenario opgenomen, waarin ervan uit is gegaan dat alle werkgelegenheidsgroei op Urk tot en met 2040 op het binnendijsks bedrijventerrein plaatsvindt (bij een gelijkblijvend ruimtegebruik per werknemer). Overigens in de praktijk een niet-realistisch scenario, gezien de ontwikkeling van de MSNF, de Zeeheldenwijk en de nijverheid elders op het voormalige eiland, maar wel een goede 'botsproef'. Dit geeft een totale ruimte behoefte van maximaal 51,8 ha tot 2040 en bevestigt dan ook de bovengrens van de bandbreedte.

**Figuur 4: Grafische weergave van totale ruimtebehoefte t/m 2040**

\*Het midden betreft geen doorgerekend middenscenario, maar is letterlijk het midden van de totale bandbreedte

### Prognose in perspectief

Om de berekende ruimtebehoefte in perspectief te plaatsen zetten we de bandbreedte achtereenvolgens af tegen de historische ontwikkeling, de geregistreerde leads voor het nieuwe bedrijventerrein en de eerder opgestelde marktanalyse.

- **Ten opzichte van historische uitgifte**

De uitgifte van de afgelopen 10 jaar (2009-2018) bedroeg 1,6 hectare per jaar. Dit gemiddelde wordt echter omlaag getrokken doordat er in de periode 2010-2014 nauwelijks bedrijventerreinareaal is uitgegeven en ook beschikbaar is geweest. Over een langere periode (2000-2018) komt de jaarlijkse uitgifte met 2,5 hectare per jaar dan ook hoger uit. Wanneer we beide gemiddelden doorrekenen komen we tot een bandbreedte van minimaal 32 hectare en maximaal 50 hectare bedrijventerrein op Urk. Dit sluit aan op de bandbreedte op basis van de ontwikkelscenario's van het CPB & PBL.

- **Ten opzichte van leads**

In totaal heeft de gemeente Urk ongeveer 31,7 hectare aan leads geregistreerd (peildatum: november 2019). Ongeveer 90-95% van de respondenten geeft aan dat de voorkeur uitgaat naar het binnendijkse bedrijventerrein. In dat perspectief lijkt de onderkant van de bandbreedte vanwege de ontwikkelperiode van 20 jaar en de huidige lijst aan leads aan de lage kant.

Een lijst van concreet geïnteresseerden en bijbehorende ruimtebehoefte kan echter niet dienen als volledige onderbouwing op de Ladder, verwachten we op basis van onze kennis van Ladder-jurisprudentie. Leads zijn bijvoorbeeld nog lang niet zeker van vestiging, maar een deel van de geïnteresseerde partijen laat bovendien een pand achter op hun bestaande locatie, dat opnieuw ingevuld kan/moet worden. Dat blijkt ook uit de enquête die de gemeente heeft uitgevoerd. Wel geven leads een indicatie van de richting van de vraag. Mede hierom vinden we het aannemelijk dat de werkelijke vraag in ieder geval aan de bovenkant van de geraamde bandbreedte ligt.

### Knoppen om aan te draaien: wat geeft perspectief op het onderbouwen van een grotere omvang

Er is een verschil tussen Ladderbehoefte en datgene wat potentieel verkocht kan worden. Bij de Ladder wordt rekening gehouden met bestaand planaanbod en het effect op bestaande locaties, bijvoorbeeld leegstand. In taxatie van de Ladderbehoefte gaan we ook niet uit van ontwikkelingen die richting de toekomst nog te onzeker zijn, bijvoorbeeld verdergaande clusterontwikkeling en daardoor het aantrekken van onderzoeks- en kennisinstellingen of experience centers die daarbij passen.

Verskillende ontwikkelingen kunnen naar ons inzicht de komende jaren een positieve invloed hebben op de te onderbouwen Ladderbehoefte. We noemen er drie met name:

- Het bedrijventerrein wordt bovengemiddeld ruimte-extensief ontwikkeld en op private kavels wordt bijvoorbeeld verplicht ruimte gereserveerd voor waterberging en vergroening;
- Verdergaande clusterontwikkeling en daardoor het aantrekken van onderzoeks- en kennisinstellingen of experience centers die daarbij passen, bijvoorbeeld als gevolg van de (door)ontwikkeling van de MSNF;
- Het vestigen van een buitengewoon grote, niet in langjarige scenario's te voorspellen partij.

We lichten de belangrijkste 'knoppen om aan te draaien' in hieronder toe.

- **Het bedrijventerrein wordt bovengemiddeld ruimte-extensief ontwikkeld**  
Wanneer er aantoonbaar ruimte-extensiever ontwikkeld wordt dan verwacht, kan de terreinquotiënt worden herzien en daarmee de te onderbouwen ruimtebehoefte stijgen. Ook kunnen aanvullende verplichtingen op private kavels hieraan bijdragen. Bijvoorbeeld wanneer op eigen kavel verplicht ruimte gereserveerd moet worden voor waterberging of groenstructuur, waardoor relatief meer kavel nodig is om een bedrijf van dezelfde omvang te huisvesten.
- **Aanvullende aantrekkingskracht van het thematische cluster en mogelijk spin-off van de MSNF**  
Wanneer het cluster op het binnendijks bedrijventerrein zich verder ontwikkeld en aanvullende aantrekkingskracht krijgt op bedrijven van buiten de regio, kan de te onderbouwen ruimtebehoefte ook stijgen. Het dan om een aantrekkingskracht bovenop de ontwikkeling van de MSNF, die we als randvoorwaardelijk voor het hoge scenario beschouwen. Bij de aanvullende aantrekkingskracht van het cluster denken we aan het aantrekken van bijvoorbeeld onderzoeks- en kennisinstellingen of experience centers die daarbij passen, maar ook aan andere ketenbedrijven en een (bewezen) verder versterkte concurrentiepositie ten opzichte van andere Nederlandse en Europese visserij- en maritieme clusters.
- **Het vestigen van een buitengewoon grote, niet in langjarige scenario's te voorspellen partij**  
Ook het vestigen van een buitengewoon grote, niet in langjarige scenario's te voorspellen partij kan de te onderbouwen ruimtebehoefte doen stijgen. Het gaan dan om type bedrijven die geen onderdeel uitmaken van de huidige structuur van Urk. Bijvoorbeeld grootschalige logistieke bedrijven, datacenters of een incidentele industriële reus, die een bovenregionale of zelfs internationale locatiebeslissing maakt.

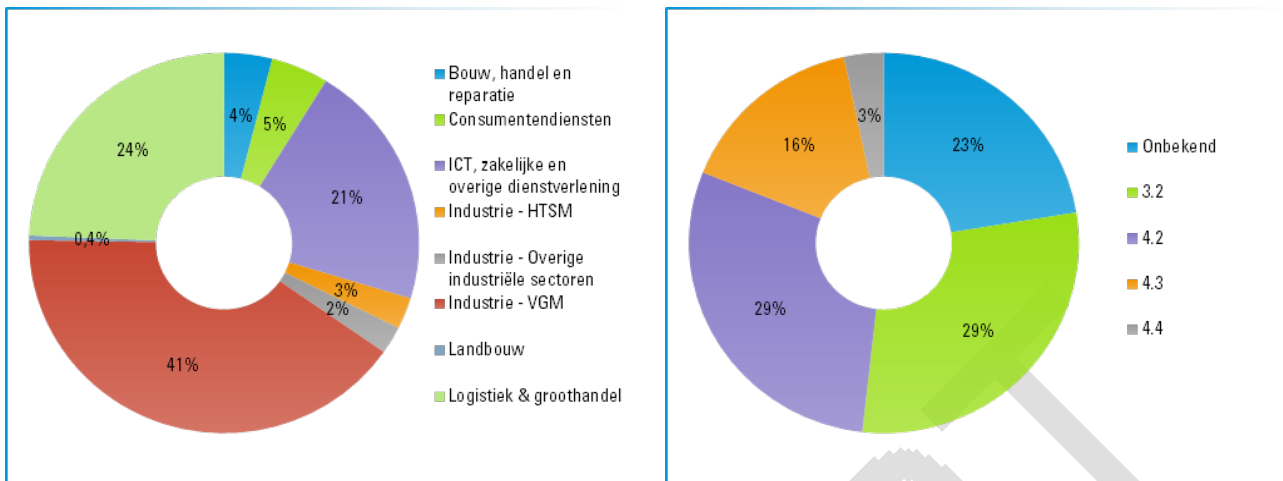
Tegelijkertijd zijn er ook een aantal aspecten die een negatieve invloed kunnen hebben op de te onderbouwen behoefte van het binnendijkse bedrijventerrein. Zo moet de economische ontwikkeling niet tegenzitten en moeten er geen grote beperkingen worden opgeworpen in de wereldhandel voor met name het visserij- en maritieme cluster. De prognose kijkt over de conjunctuurgolven heen – en gaat dus uit van periodes hoogconjunctuur afgewisseld met periodes laagconjunctuur – maar langdurige laagconjunctuur of structurele beperkingen voor specifieke sectoren kunnen betekenen dat te verwachten ruimtebehoefte krimpt. Het is aan te raden de ontwikkelingen goed te blijven monitoren.

### 2.3.3 Kwalitatieve verdieping

#### Grootste groei in sector 'Industrie VGM' en 'Logistiek en handel'

De sectoren industrie voedings- & genotsmiddelen (VGM) en de logistiek en handel zorgen voor meer dan de helft (60-65%) van de toekomstige ruimtebehoefte. Onder de VGM-sector valt bijvoorbeeld de visverwerking en onder de logistiek en handel vallen alle handelsbedrijven, logistiek (zowel over land als over water), opslag, expediteurs, et cetera. De keuze voor een thematisch bedrijventerreinen afgestemd op het visserij- en maritieme cluster is daarom logisch te verklaren.

**Figuur 5: Huidige werkgelegenheid bedrijventerreinen op Urk per sector en milieucategorie**



Bron: LISA; Stec Groep, 2019.

### Maximale milieucategorie niet representatief voor gehele doelgroep sector

Op hoofdlijnen berekenen we ook verdeling van de vraag naar milieucategorisering, op basis van de kengetallen van de VNG. Het gaat hier om een grove inschatting; milieucategorisering wordt namelijk op casusniveau bepaald aan de hand van de omgevingshinder door stof, geluid en geur; en het bedrijf zelf heeft qua inrichting van de pand en kavel dan ook zelf een grote impact op de milieucategorisering die het toegewezen krijgt. Een lasser die in een gesloten ruimte zijn werkzaamheden uitvoert krijgt zodoende een lagere milieucategorie toegewezen dan een lasser die in de open lucht werkt. Wat opvalt, het lijkt ons op voorhand weinig waarschijnlijk dat er veel bedrijven in de hoogst mogelijk milieucategorie (5) vestigen, een enkele uitzondering daargelaten. Het gros van de doelgroep bevindt zich 'beleidsarm' naar verwachting in milieucategorie 4. Dit komt overeen met de relatief grote werkgelegenheid in de industriële sector. Deze sector veroorzaakt over het algemeen meer hinder en heeft zodoende een hogere milieucategorie. Met een 'beleidsrijke' ingreep in pand en kavel kan dat in meerdere gevallen potentieel zelfs een milieucategorie 3-bedrijf worden.

## 2.4 Aanbod en behoefte

Binnen de marktregio is op dit moment geen aanbod voorhanden, met uitzondering van een strook voor lichtere, kleinere bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2) en woonwerkfuncties op uitleglocatie Schokkerhoek/Zeeheldenwijk. Dat aanbod richt zich echter op een ander segment van de markt en bedient andere doelgroepen dan dat het binnendijsks bedrijventerrein (in potentie) doet. Daarnaast constateerden we al eerder dat de leegstand minimaal is - te laag, zelfs - en dat er geen herontwikkelingslocaties beschikbaar zijn binnen de marktregio. Vraag en behoefte zijn in dit geval gelijk.



# 3 Truckparking

## CONCLUSIE

- De marktregio voor een truckparking met voorzieningen omvat primair de gemeente Urk;
- We ramen 1,9 tot 3,3 hectare ruimtebehoefte tot en met 2040;
- Er is geen aanbod beschikbaar in de marktregio; vraag en behoefte zijn in dit geval dan ook hetzelfde.

## 3.1 Trends en ontwikkelingen

Ontwikkeling	Ruimtelijke gevolgen
Marktonwikkelingen maken voorraadfunctie belangrijker van waaruit snelle logistieke afhandeling moet plaatsvinden.	Naast meer ruimtebehoefte voor opslag- en magazijnruimte is een goede interne en externe ontsluiting belangrijk. Dit betekent dat er meer behoefte is aan voldoende en een kwalitatief goede infrastructuur.
Efficiënte logistieke afhandeling betekent dat er niet met lege vrachtwagens gereden moet worden. Hierdoor krijgen vrachtwagens te maken met een overbruggingsperiode waarin ze wachten op lading.	Overbruggingsperiode zorgt voor meer behoefte aan parkeer ruimte. Om andere ondernemers niet in de weg te zitten gebeurt dit bij voorkeur op daarvoor bestemde parkeerfaciliteiten.
Er is nu nauwelijks tot geen ruimte voor vrachtwagens op de bedrijventerreinen en daarom parkeren ze in de openbare ruimte met alle overlast van dien.	Interne doorstroming is een belangrijk onderdeel in het vestigings- en ondernemersklimaat. Wanneer deze onder druk komt te staan, heeft dit negatieve impact op de bedrijfsvoering. Zo ontstaat meer behoefte aan goede infrastructuur.
Totaalverbod slapen in de cabine. Vrachtwagenchauffeurs mogen hun verplichte weekendrust niet in hun truckcabine doorbrengen. Er komt een totaalverbod op het doorbrengen van de 45 uur rust in de cabine.	Dit betekent dat weekendovernachtingen buiten de cabine, op een truckparking met voorzieningen, moet plaatsvinden. Hierdoor stijgt de behoefte aan een truckparking inclusief voorzieningen.

## 3.2 Marktregio

### Volumepotentie brandstofverkooppunt sterk gericht op doorgaand verkeer op en richting N352

De planlocatie van het bedrijventerrein ligt ten zuiden van de N352. Dit is de belangrijkste ontsluiting voor zowel het binnendijkse als de overige bedrijventerreinen op Urk. Bovendien is het een belangrijke verbinding naar de A6. De volumepotentie van het brandstofverkooppunt zal daarom sterk gericht zijn op verkeer richting en op de N352.

Vanwege de afstand tussen de planlocatie en de snelweg A6 zal er slechts een kleine vraag zijn van 'prijstankers' die bewust de snelweg verlaten om op meer perifeer gelegen tankstations voordeliger te tanken. Bovendien zijn er op het bestaande bedrijventerrein Zwolsehoek momenteel vijf tankstations gevestigd die allemaal (de ene beter dan de ander) te zien zijn vanaf de N352.

Op basis van het bovenstaande concluderen we dat het brandstoffenverkooppunt primair een lokaal verzorgingsgebied bedient en met name gericht is op het verkeer van en naar het binnendijkse bedrijventerrein.

### Verzorgingsgebied truckparking ook primair lokaal en gericht op Urk

Urk ligt qua ligging niet langs drukke en belangrijke (inter)nationale vervoersassen. Dit betekent dat de logistieke bewegingen vooral bestemde logistieke bewegingen betreft die van en naar de bedrijventerreinen op Urk rijden. Momenteel is er op Urk geen faciliteit voor het (langer) parkeren van vrachtwagens. Bovendien wordt uit de trends ontwikkelingen opgemerkt dat een goede logistieke propositie belangrijker is. Met andere woorden vrachtwagens moeten zo efficiënt mogelijk ingezet worden en daarom zo min mogelijk leegrijden. Dit betekent dat vrachtwagens vaker te maken krijgen met een

overbruggingsperiode waarin een overnachting soms noodzakelijk is. Uit deze redenering volgt de gemeente Urk als primair verzorgingsgebied

Ook BCI heeft de behoefte van een truckparking onderbouwd: "Om overlast te voorkomen, bedrijven te helpen bij het goed faciliteren van logistieke operaties, Urk en de sector aantrekkelijk te houden voor talent (i.e. chauffeurs) en sociaal/politiek draagvlak voor het cluster te behouden (namelijk geen overlast in/rond woonwijken en invalswegen) is de aanleg van een truckparking mogelijk gewenst." Uit deze redenering blijkt opnieuw dat de truckparking volledig gestoeld is op de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein en primair de gemeente Urk zelf bedient.

### 3.3 Prognose ruimtevraag

#### Truckparking moet minimaal 75 en maximaal 150 vrachtwagens kunnen voorzien van een parkeerplek

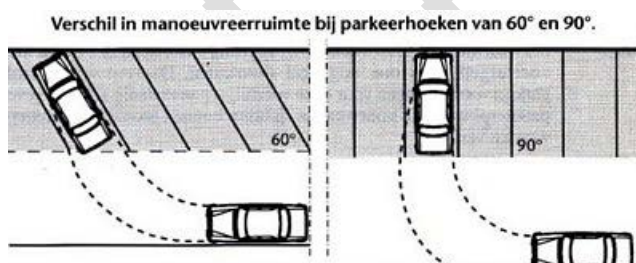
In 2012 publiceerde het CROW-publicatie 'Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'. In deze rapportage worden kerncijfers met betrekking tot verkeersbewegingen per netto hectare bedrijventerrein onderverdeeld naar type werkmilieu gepresenteerd. Deze cijfers zijn door Witteveen & Bos gecontroleerd en hieruit blijkt dat voor verschillende type werkmilieus een verschillend aantal vrachtwagenbewegingen aantrekken.

De truckparking zal logischerwijs niet alleen gebruikt worden door bedrijven op het nieuwe binnendijkse bedrijventerrein, maar ook door bedrijven op de bestaande Urker bedrijventerrein. Daarom zijn ook de bedrijventerreinen ten noorden van de N352 meegenomen in de berekening. Het binnendijkse bedrijventerrein is niet uitsluitend in één type werkmilieu in te delen. Het daadwerkelijke aantal vrachtwagens is afhankelijk van de functie van het bedrijventerrein. Een distributiepark heeft bijvoorbeeld te maken met meer verkeersbewegingen dan een gemengd bedrijventerrein.

Daarom hanteren we een bandbreedte waarin het daadwerkelijke aantal vrachtwagens dat gebruik maakt van een truckparking afhankelijk is van de verhouding van bedrijfsfuncties op de Urker bedrijventerreinen. Op basis van de kerncijfers en de netto omvang van zowel de bestaande bedrijventerreinen op Urk als het binnendijkse bedrijventerrein komen we tot een bandbreedte van 75 tot 150 vrachtwagens.

#### Omvang truckparking afhankelijk van de manier van intekenen en aantal voorzieningen

De daadwerkelijke omvang van de truckparking is afhankelijk van de manier waarop deze wordt ingetekend en het aantal voorzieningen. Een truckparking met voorzieningen (sanitair, restaurant, etc.) neemt logischerwijs meer ruimte in beslag dan een truckparking waar uitsluitend geparkeerd kan worden. Bovendien is de manier van intekenen bepalend voor het totaal oppervlak van de truckparking. In het



figuur wordt geïllustreerd dat voor bijvoorbeeld haaksparkeren meer manoeuvreerruimte nodig is dan bij parkeervlakken die zich in een 60° hoek tot elkaar verhouden. Er zijn dus meerdere scenario's mogelijk voor de inrichting van een truckparking waardoor er geen eenzijdige inschatting van het totale ruimtebeslag gemaakt kan worden.

#### Indicatieve tekening geeft minimaal 1,9 hectare en maximaal 3,3 hectare behoefte aan truckparking

Op basis van bovenstaande input is er een stedenbouwkundige tekening gemaakt van toekomstige truckparking. De tekening vertaalt zo het aantal vrachtwagens naar een indicatief oppervlak dat nodig is voor de truckparking. Deze berekening laat zien dat in een laag scenario, waarin de parkeerplaats ruimte moet bieden aan circa 75 vrachtwagens, ongeveer 1,9 hectare beslaat. In een hoog scenario, waarin de parkeerplaats ruimte moet bieden aan circa 145 vrachtwagens, gaat het over circa 3,3 hectare. Dit levert een bandbreedte van minimaal 1,9 en maximaal 3,3 hectare behoefte aan truckparking tot 2040 op Urk.

### 3.4 Aanbod en behoefte

Binnen de marktregio is op dit moment geen aanbod voorhanden. Sterker, vaak wordt in strijd met de plaatselijke verordening geparkeerd op het bestaande bedrijventerrein. Vraag en behoefte zijn in dit geval gelijk.

CONCEPT

# 4 Perifere detailhandel

## CONCLUSIE

- De marktregio voor perifere detailhandel is in ieder geval bovenlokaal; we gaan daarbij uit van Noordelijk Flevoland;
- Er is slechts beperkt nieuwe behoefte op het schaalniveau van Urk, maximaal 4.500 m<sup>2</sup> in het hoge scenario; we vinden het niet reëel om met aanvullende toevloeiing vanuit de gemeente Noordoostpolder te rekenen;
- In lijn met de landelijke trends is het echter verstandig om voor te sorteren op een lange termijn krimpende behoefte; nieuwe vestigingen kunnen dan alleen op casusniveau worden onderbouwd.

## 4.1 Trends en ontwikkelingen

### Verschillende ontwikkelingen leiden tot een afnemende behoefte aan fysieke winkels

Het marktperspectief voor fysieke winkels is de afgelopen jaren gewijzigd. Dit is onder andere het gevolg van veranderingen in het consumentengedrag. En dat consumentengedrag verandert snel: pakketjes worden op ieder moment van de dag bezorgd of afgehaald en de consument heeft steeds meer mogelijkheden zelf te bepalen waar, wanneer en of hij wel gaat winkelen. Dit vraagt om aanpassingsvermogen van winkeliers: de functie van winkelmeters verkleurt steeds meer van puur de koopfunctie naar een sterker accent op gemak, service, beleving en afhaal- of bezorgmogelijkheden. We onderscheiden in de onderstaande tabel de drie belangrijkste winkelmotieven en trends daarbinnen:

**Tabel 7: Drie hoofdvormen van winkelgedrag**

Recreatief winkelen	Doelgericht winkelen	Boodschappen doen
Recreatief winkelen gaat voor een groot deel om de beleving (ontspannen, rondkijken, vermaak, 'dagje uit'). Consumenten willen vermaakt worden, met een mix van grote winkels met interessante aanbiedingen, kleine winkels met een verrassend assortiment en aanvullende voorzieningen zoals restaurants/cultuur/historie. De consument is steeds vaker bereid om grotere afstanden af te leggen voor recreatief winkelen.	Voor niet-frequent gekochte artikelen (bv. doe-het-zelf, meubels, etc.) geldt dat de vindbaarheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid van belang is. Omdat de producten laagfrequent gekocht worden is de consument bereid om een langere afstand af te leggen. Combinatiebezoek vindt slechts beperkt plaats, hoogstens bij winkels in dezelfde branche (bezoek van meerdere meubel- of lampenwinkels).	De aankoop van food en non-food (bv. drogist, bloemen, etc.) staat centraal. Een compleet assortiment, op korte afstand en goede bereikbaarheid/parkeren spelen een belangrijke rol in de keuze voor het type winkelgebied. De frequentie van winkelen is hoog (meerdere keren per week) en vindt plaats in de directe omgeving.

Voor de sterke groei van de online verkopen leidt tot een afnemende en veranderende behoefte aan fysieke winkels. De voorheen groeiende winkelmarkt is steeds meer een verdringingsmarkt geworden. Het aantal winkelmeters per inwoner daalt. Diverse zelfstandigen en winkelketens zijn hierdoor afgelopen jaren failliet gegaan; of krimpen en focussen op een beperkter aantal locaties in grote centra en verzorgingsgebieden. De concurrentie tussen winkelgebieden is daardoor toegenomen; de grote centra worden groter en doen het goed in de markt, ten koste van middelgrote winkelcentra ('vlees-noch-vis' centra). Kwetsbaar zijn daarnaast centra die te klein zijn (buurt- en kleine dorpscentra) en/of centra met weinig onderscheidend vermogen. Voor centra in kleinere steden en dorpen geldt dat zij perspectief hebben wanneer wordt ingezet op compactheid, beleving en een compleet dagelijks aanbod.

## 4.2 Marktregio

### Bindingspercentage van 53% voor de niet-dagelijkse bestedingen

Het koopstromen onderzoek van I&O Research (2015) voor Oost-Nederland concludeert dat voor Urk een bindingspercentage van 53% voor de niet dagelijkse bestedingen geldt. Dit betekent dat 53% van de

detailhandelsbestedingen in de niet dagelijkse sector uit de eigen woonplaats afkomstig is. Over het algemeen doen de consumenten op Urk de bestedingen in de niet dagelijkse sector dus in de eigen gemeenten.

#### Nauwelijks toevloeiing van consumenten in de detailhandelsbranche

Naast de binding van bestedingen van consumenten uit de eigen gemeente is het voor het verzorgingsgebied ook relevant om te kijken naar de toevloeiing van bestedingen buiten de eigen gemeente. Onder andere in de eigen detailhandelsvisie van Urk wordt geconcludeerd dat er nauwelijks toevloeiing van bestedingen uit andere gemeenten is. Dit heeft te maken met een vergelijkbaar aanbod in omliggende gemeenten. Bovendien zijn er grotere winkelgebieden in de omgeving die over het algemeen meer winkelend publiek aan trekken. In dit kader worden Zwolle, Almere en Lelystad genoemd.

Vanwege het relatief hoge bindingspercentage en de lage toevloeiing van bestedingen uit andere gemeenten, concluderen we dat het verzorgingsgebied voor perifere detailhandel primair uit de gemeente Urk zelf bestaat. Wel kan een overaanbod van m<sup>2</sup> (negatieve) ruimtelijke effecten hebben op een grotere regio. We gaan daarbij uit van Noordelijk Flevoland als marktregio.

### 4.3 Ruimtevrage, aanbod en behoefte

#### Bevolking Urk gaat groeien en biedt perspectief voor groter detailhandelaanbod

De bevolkingsprognose voor Urk voorspeld een groei. Bij een groter inwonersaantal past op basis van de kencijfers met betrekking tot m<sup>2</sup> wvo detailhandel per 1.000 inwoners ook een groter aantal m<sup>2</sup> detailhandel.

**Tabel 8: Verwachte bevolkingsgroei op Urk**

	2019	2020	2025	2030	2040	Groei absoluut	Groei relatief
Bevolking	20.770	20.990	21.960	22.820	24.330	3.560	+17%

Bron: Primos (2019)

#### Toekomstige bevolkingsgroei biedt perspectief voor grotere omvang detailhandel

De voorspelde bevolkingsgroei op Urk biedt perspectief voor een groter aantal vierkante meters detailhandel in de gemeente. Bij een grotere bevolking past ook een breder voorzieningenniveau. In onderstaande tabel zijn is de gemiddelde omvang van verschillende perifere detailhandelssectoren per 1.000 inwoners uiteengezet. Het betreft gemiddelde cijfers in Nederland

**Tabel 9: Aantal m<sup>2</sup> wvo perifere detailhandelssectoren per 1.000 inwoners**

Branche	m <sup>2</sup> wvo per 1.000 inwoners
Plant en dier	160
Doe-het-zelf	161
Wonen	369

Bron: Retail Facts 2019; Locatus (2019).

In onderstaande tabel vermenigvuldigen we het gemiddelde winkelvloeroppervlak met inwonertal in 2040 zoals geprognosticeerd door Primos (2019). Omdat de kencijfers het totale winkelvloeroppervlak betreffen is er nog een vertaalslag gemaakt naar bruto vloeroppervlak. Een perifere detailhandelsvestiging is namelijk meer dan alleen het winkelvloeroppervlak. Er is bijvoorbeeld ook ruimte nodig voor opslag, kantoor, sanitair, et cetera. Over het algemeen geldt een vormfactor van 1,25 om van wvo naar bvo te gaan. Met andere woorden: doorgaans betreft 75% van het totale vloeroppervlak het winkelvloeroppervlak.

**Tabel 10: Totale omvang perifere detailhandel op Urk in 2040**

Branche	M <sup>2</sup> wvo per 1.000 inwoners	Totale vraag in m <sup>2</sup> wvo	Totale vraag in m <sup>2</sup> bvo
Plant en dier	160	3.900	4.875
Doe-het-zelf	161	3.900	4.875
Wonen	369	9.000	11.250
		<b>TOTAAL</b>	<b>21.000 m<sup>2</sup></b>

Bron: Retail Facts 2019, Locatus (2019).

Bovenstaande berekening gaat uit van een bindingspercentage van 100%. Met andere woorden: alle consumenten doen al hun bestedingen in de niet dagelijkse sector op Urk. We hebben echter toegelicht dat dit bindingspercentage lager ligt op Urk. Vandaar kan niet de volledige bevolkingsgroei worden gebruikt om de totale behoefte aan vierkante meters vloeroppervlak perifere detailhandel te berekenen. We passen daarom een correctie toe. Ook hiervoor hanteren we een bandbreedte. In een laag scenario gaan we uit van gelijkblijvende omstandigheden en rekenen we met een bindingspercentage van circa 53%. Door de ontwikkeling van het winkelaanbod kan echter een hogere binding ontstaan en daarom gaan we in een hoog scenario uit van een bindingspercentage van 70%. Dit geeft de volgende resultaten.

**Tabel 11: Confrontatie behoefte en huidige voorraad perifere detailhandel op Urk**

Referentiescenario	Totale behoefte in m <sup>2</sup> bvo	Huidig aanbod op Urk	Behoeft tot 2040
Laag	11.500	10.500	1.000 m <sup>2</sup> bvo
Hoog	15.000	10.500	4.500 m <sup>2</sup> bvo

Bron: Detailhandelsvisie Urk (2016), aangevuld met bekende informatie over tussentijdse uitbreidingen

De behoefte ten opzichte van het huidige perifere detailhandelsaanbod is beperkt, constateren we. In het hoge scenario bedraagt deze behoefte maximaal 4.500 m<sup>2</sup>. We constateren dat hiervoor al voldoende planaanbod beschikbaar is binnen het bestemmingsplan voor de Zeeheldenwijk. We verwachten daarom dat er geen behoefte te onderbouwen is voor het binnendijks bedrijventerrein. Vanzelfsprekend kunnen er wel individuele aanvragen voorkomen, maar deze zullen dan per individueel geval beoordeeld moeten worden, adviseren we.

#### **Auto's, boten en caravans (ABC) detailhandelssector gaat enigszins groeien**

De ABC-detailhandelssector laat op basis van de langjarige sectorprognose kleine groei zien. Deze sector is in geheel meegenomen in de prognose voor bedrijfsruimte. Wanneer we deze prognose ontleden, zien we een aanvullende ruimtevraag minimaal 800 m<sup>2</sup> en maximaal 2.100 m<sup>2</sup> aanvullende ruimtebehoefte tot en met 2040. Ook hiervoor geldt: vanzelfsprekend kunnen er wel individuele aanvragen voorkomen, maar deze zullen dan per individueel geval beoordeeld moeten worden, adviseren we.

# Bijlage - Cijfers

## Ontwikkeling werkgelegenheid in verschillende ontwikkelscenario's

	Ontwikkeling LAAG tot 2040	Ontwikkeling HOOG tot 2040
Bouw, handel en reparatie	-0,4%	3,5%
Consumentendiensten	20,9%	35,8%
ICT, zakelijke en overige dienstverlening	10,0%	26,3%
Industrie	10,0%	26,3%
Landbouw	6,9%	-7,4%
Logistiek & groothandel	10,0%	26,3%

## Ontwikkeling terreinquotiënt in verschillende ontwikkelscenario's

Scenario	TQ 2019	TQ 2040	Ontwikkeling
Laag	193 m <sup>2</sup>	212 m <sup>2</sup>	+
Hoog	193 m <sup>2</sup>	231 m <sup>2</sup>	+

## Verwachte ruimtebehoefte t/m 2040 in het lage ontwikkelscenario

Sector	LTV 2040	Banen 2040	TQ 2040	Modelmatig ruimtegebruik 2040 in ha	Modelmatig ruimtegebruik 2019 in ha	Uitbreidingsvraag t/m 2040 in ha bij leegstand van 0%
Bouw, handel en reparatie	52%	865	212	9,6	8,7	0,8
Consumentendiensten	14%	1.870	212	5,4	4,1	1,3
Dienstverlening	30%	4.135	212	26,5	21,8	4,7
Industrie - HTSM	64%	250	212	3,4	2,8	0,6
Industrie - Overige sectoren	72%	195	212	3,0	2,4	0,5
Industrie - VGM	95%	2.550	212	51,3	42,2	9,2
Landbouw	23%	465	212	2,3	1,9	0,3
Logistiek & groothandel	80%	1.825	212	30,9	25,4	5,5
<b>TOTAAL</b>				<b>132,3 ha</b>	<b>109,3 ha</b>	<b>23,0 ha</b>
<b>TOTAAL bij leegstandstoename tot frictieniveau (5%)</b>						<b>24,2 ha</b>

## Verwachte ruimtebehoefte t/m 2040 in het hoge ontwikkelscenario

Sector	LTV 2040	Banen 2040	TQ 2040	Modelmatig ruimtegebruik 2040 in ha	Modelmatig ruimtegebruik 2019 in ha	Uitbreidingsvraag t/m 2040 in ha bij leegstand van 0%
Bouw, handel en reparatie	52%	899	231	10,9	8,7	2,1
Consumentendiensten	14%	2.100	231	6,6	4,1	2,6
Dienstverlening	30%	4.722	231	33,1	21,8	11,3
Industrie - HTSM	64%	283	231	4,2	2,8	1,4
Industrie - Overige sectoren	72%	223	231	3,7	2,4	1,3
Industrie - VGM	95%	2.911	231	64,0	42,2	21,8
Landbouw	23%	401	231	2,1	1,9	0,2
Logistiek & groothandel	80%	2.083	231	38,4	25,4	13,1
<b>TOTAAL</b>				<b>163,0 ha</b>	<b>109,3 ha</b>	<b>53,7 ha</b>
<b>TOTAAL bij leegstandstoename tot frictieniveau (5%)</b>						<b>56,4 ha</b>